BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 30 kwietnia 1932 | NR. 10

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żadanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor Józef Kunert L. S. C.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

ZAGADNIENIE POLSKICH LINJI REGULARNYCH.

Powołanie do życia linij regularnych, któreby port gdyński łączyły z najważniejszymi portami zagranicznymi, było stale jednym z zasadniczych postulatów wysuwanych przez sfery gospodarcze. Już na Kongresie Izb Przemysłowo-Handlowych we Lwowie, we wrześniu 1930 r. zgłosiła Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni konkretne co do tego wnioski.

W międzyczasie postulat ten doczekał się w znacznym stopniu zrealizowania. Ilość linji regularnych, utrzymujących stałe połączenia z Gdynia wzrosła do cyfry 23. Stało się to na skutek zaistnienia pewnych momentów, które nietylko w kraju, ale i zagranicą zostały ocenione, jako momenty wybitnie rozwojowe dla portu gdyńskiego. Są niemi cła preferencyjne morskie, dzięki którym cały szereg nowych artykułów wysokowartościowych, szczególnie owoców południowych i towarów kolonjalnych, zaczął napływać do portu gdyńskiego, oraz nowa taryfa opłat portowych, która dla linji regularnych przewiduje znaczne ulgi.

Zasadniczo rzecz biorąc, należy stwierdzić, że dzięki podanej powyżej liczbie linji regularnych, doczekał się nasz handel zagraniczny, tak w eksporcie, jak i w imporcie, poważnych ułatwień w zakresie połączeń z najważniejszymi ośrodkami gospodarczemi Europy i Ameryki. Natomiast bliższe zainteresowanie się przynależnością państwową tych linji regularnych nasuwa konieczność stwierdzenia, że obecny stan rzeczy bynajmniej jeszcze nie odpowiada naszym założeniom gospodarczym odnośnie do usamodzielnienia naszego handlu zagranicznego i temsamem nie zwalnia nas od obowiązku tworzenia polskich linji regularnych.

Na ogólną, wyżej podaną liczbę, linji regularnych mamy 9 linji niemieckich, 7 skandynawskich, 5 polskich, 1 amerykańską i 1 angielską. Fakt dużego zainteresowania się portem gdyńskim ze strony armatorów zagranicznych, a szczególnie niemieckich, jest z jednej strony dowodem, że w sferach tych utwierdziło się już przekonanie o tem, że port gdyński opiera swój byt i rozwój na przesłankach głęboko uzasadnionych potrzebami polskiego życia gospodarczego; z drugiej natomiast strony jest ten fakt również dowodem, że armatorzy zagraniczni dążą do opanowania naszego handlu zamorskiego, i pragną utrzymać w nim swoją dotychczasową rolę pośrednika. Aczkolwiek więc zmienia się punkt wyjścia naszych towarów na morze, względnie punkt wejścia towaru importowanego drogą morską, to jednakże w przeważnej części pozostaje to samo pośrednictwo, ten sam spedytor, makler i armator zagraniczny.

Ten stan rzeczy utrudnia korzystne kształtowanie się naszego bilansu płatniczego i równocześnie przedstawia dla naszej ekspansji gospodarczej poważne niebezpieczeństwo. Należy bowiem uświadomić sobie, że zagranica w dążeniu swem do utrzymania supremacji gospodarczej nad Polską, pilnie notuje każdy transport towaru, wysyłanego z Polski zagranicę względnie z zagranicy do Polski przychodzącego. Statystyki o naszym handlu zagranicznym prowadzą nietylko oficjalne instancje zagraniczne, ale również liczne prywatne biura wywiadowcze, aby w ten sposób uzyskać materjał niezbędny dla kontroli naszej siły gospodarczej. Posługując się ob-

cem pośrednictwem, narażamy się ponadto na niebezpieczeństwo ukrywania naszego towaru pod obcą marką i wywoływania zagranicą wrażenia o naszej indolencji i słabości ekonomicznej.

Z tych względów jaknajdalej posunięte usamodzielnienie naszego handlu zagranicznego przez rozbudowę polskiego przemysłu transportów morskich jest jednem z pierwszorzędnych zagadnień. Ważność tego problemu nakazuje nam podjąć z całym rozmachem na nowo propagandę tworzenia polskich linji regularnych. W tym celu należy przedewszystkiem uświadomić społeczeństwo o doniosłości tego zagadnienia, aby przez społeczeństwo umożliwić czynnikom rządowym intensywniejsze, niż dotychczas, finansowanie akcji tworzenia polskich linji regularnych i równocześnie zapewnić tym linjom regularnym poparcie ze strony naszego handlu i przemysłu.

Przemysł transportów morskich, który z natury swej nie należy do przemysłów łatwo się rentujących, nie może w obecnych naszych warunkach liczyć na dostateczne finansowe poparcie ze strony samego społeczeństwa i dlatego przeważna część kapitałów na jego rozbudowę winna mieć również swoje źródło w budżetach państwowych.

Jednakże fakt, że w tegorocznym budżecie Państwa przewidziano na rozbudowę linji regularnych nieznaczną tylko kwotę około 1.6000.000 zł., jest nietylko wynikiem naszych trudności budżetowych, ale świadczy równocześnie o tem, że na skutek niedostatecznego uświadomienia opinji społecznej, Rząd nie był w możności poświęcić na ten cel poważniejszych kapitałów. W tym względzie różnimy się rażąco od zagranicy, gdzie w rokrocznych budżetach państwowych zagadnienie subwencji linji krajowych cieszy się dużemi względami i doceniane jest przez wszystkie czynniki państwowe, jako jedna z najważniejszych spraw gospodarczych.

Powyższym założeniom możnaby zarzucić, że obecny czas kryzysu nie jest odpowiedni na takie wysiłki Państwa i społeczeństwa. Należy jednakże zwrócić uwagę na trudności, jakie w miarę zwiększenia liczby obcych linji regularnych powstawać będą w przyszłości dla rozwoju linji polskich. Konkurencja bowiem z żegludze morskiej jest ostrzejsza niż w jakiejkolwiek innej dziedzinie gospodarczej i nie należy się wcale łudzić, że obce linje, zdobywszy teren i towary w Polsce, zechcą później bez ostrej walki konkurencyjnej ustąpić miejsca nowopowstałym linjom polskim. Dlatego też im później rozpocznie się pracę nad rozbudową własnych linji regularnych, tem mniej praca ta będzie miała widoków powodzenia.

Zagadnienie tworzenia polskich linji regularnych wymaga gruntownego zbadania możliwości kierunkowych naszej ekspansji gospodarczej, aby wszelkie odnośne poczynania skierować od samego początku na właściwą drogę. Dokładne zorjentowanie się w tym względzie wymaga współpracy wszystkich sfer gospodarczych, które już w najbliższym czasie zostaną przez Izby Przemysłowo-Handlowe wezwane do odnośnego wypowiedzenia się.

Pierwszym jednak krokiem do zrealizowania postulatu, dotyczącego tworzenia polskich linji regularnych jest zrozumienie przez całe społeczeństwo doniosłości poruszanego tu zagadnienia. K. W.

KOMISJA PRZEWOZÓW PORTOWYCH.

Zarządzeniem Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12 lutego br. powołana została do życia przy Departamencie Morskim Komisja Przewozów Portowych. Zadaniem jej jest wszechstronne zbadanie przyczyn, wpły-

wających hamująco na kierowanie niektórych artykułów przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz zgłaszanie wniosków i projektów zarządzeń, które zmierzałyby do zapewnienia dalszego rozwoju tym portom. Ponieważ prace te prowadzone być mogą pomyślnie tylko w wypadku jaknajszerszej współpracy z zainteresowanemi sferami gospodarczemi, dlatego Ministerstwo zwróciło się do Izby Przemysłowo-Handlowej z prośbą o współdziałanie z rzeczoną Komisją przez dostarczanie potrzebnych materjałów oraz zgłaszanie postulatów z zakresu działania Komisji.

Izba Przemysłowo-Handlowa zwróciła się ze swej strony z prośbą o współpracę do związków i zrzeszeń gospodarczych na terenie Gdyni.

POSTOJOWE DLA WAPNA CHLOROWEGO.

Zarządzeniem z dnia 8 października 1931 r. (Dz. Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 35) Ministerstwo Komunikacji ustaliło dla pewnej ilości artykułów termin 72 godzinny wolny od postojowego na stacjach portowych w Gdyni i Gdańsku. Pominięto przytem niestety szereg artykułów, przesyłanych do Gdyni, celem wysyłki zagranicę drogą morską, pomiędzy innemi eksportowane obecnie przez Państwową Fabrykę Związków Azotowych w Mościcach, wapno chlorowe. Dla artykułu tego zatem obowiązuje w dalszym ciągu termin 24 godzinny, wolny od postojowego, wobec czego nie można było uniknąć dość poważnych kosztów postojowego, powstałych czy to z powodu opóźnienia się danego statku, czy też cokolwiek zawczesnego nadejścia wagonów do stacji Gdynia-Port. Koszta te obciążały eksport towaru, a przedewszystkiem nigdy nie można było przewidzieć, w jakiej wysokości koszty te powstać mogą.

Wobec powyższego stanu rzeczy Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku z odpowiednim wnioskiem, o rozszerzenie terminu wolnego od postojowego dla przesyłek wapna chlorowego.

Wniosek Izby Przemysłowo-Handlowej został załatwiony przychylnie, tak, że już w nowem wydaniu taryfy towarowej, która ukaże się i wejdzie w życie w początkach maja b. r., wolny termin od postojowego dla przesyłek wapna chlorowego, eksportowanego przez porty w Gdyni i Gdańsku rozszerzono do 72 godzin roboczych. (B. M.)

Z RADY INTERESANTÓW PORTU.

Rada Interesantów Portu zwróciła się do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z wnioskiem o zmianę przepisów policyjno-portowych, wydanych dnia 3. X. 1930 r. Wnioski Rady dotyczą zmiany paragrafów 12, 14, 16, 17 i 18, przedewszystkiem zaś zniesienia przymusu holowania, zezwolenia na podchodzenie do nabrzeża za pomocą śruby i springu, zezwolenia na zarzucanie kotwicy w porcie w nagłych wypadkach oraz zniesienia ograniczeń, dotyczących poruszania śrubą przy Nabrzeżu Rotterdamskiem. Memorjał Rady opracowany został wspólnie z ekspertami Izby Przemysłowo-Handlowej.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia u. Danzig (Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — do Tallinu i Helsingforsu
Baltics Ports

P. P. „Żegluga Polska" — P. A. M.

S/S Chorzów — 3. V. Z Gdyni — 7. V. z Gdańska
S/S Frej 10. V. z Gdyni — 14. V. z Gdańska
S/S Chorzów — 17. V. z Gdyni — 21. V. z Gdańska
S/S Frej — 24. V. z Gdyni — 28. V z Gdańska

Do Rotterdamu — Rotterdam

P. P. „Żegluga Polska" — P. A. M.

S/S Śląsk — 3. V. z Gdyni
S/S Śląsk — 6. V. z Gdańska
S/S Tczew — 10. V. z Gdyni
S/S Tczew — 13. V. z Gdańska

Do Rotterdamu i Antwerpji
Rotterdam and Antwerp

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Ibis — 7. V. z Gdyni

Do Londynu — London

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Premjer — 11. V. z Gdańska
S/S Premjer — 12. V. z Gdyni
S/S Premjer — 25. V. z Gdańska
S/S Premjer — 26. V. z Gdyni
S/S Premjer — 8. VI. z Gdańska
S/S Premjer — 9. VI. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(United Baltic Corporation)

S/S Baltavia — 5. V. z Gdyni
S/S Baltonia — 19. V. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Łódź — 4. V. z Gdańska
S/S Łódź — 5. V. z Gdyni
S/S Łódź — 11. V. z Gdańska
S/S Łódź — 12. V. z Gdyni
S/S Łódź — 18. V. z Gdańska
S/S Łódź — 19. V. z Gdyni

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Pluto — 2. V. z Gdyni
S/S Nerens — 9. V. z Gdyni

Do Kopenhagi i portów francuskich
Copenhagen and French Ports

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Skjod — 7. V. z Gdyni
S/S Tiber — 16. V. z Gdyni

Do Hamburga

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Margaret — 7. V. z Gdyni
S/S Brake — 14. V. z Gdyni
S/S Hinrich — 17. V. z Gdyni
S/S Hinrich — 19. V. z Gdańska

Do Nowego Yorku i Filadelfji
New York and Philadelphia

(American Scantic Line)

S/S Clifwood — 14. V. z Gdyni

Do Southampton

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Vaidavia — koniec kwietnia/początek maja
End of April/Beginning of May

Do Karlskrony

Scandinavian Levant and America S/S Agency, Gdynia

S/S Borgholm — 8. V. z Gdyni
S/S Borgholm — 18. V. z Gdyni
S/S Borgholm — 6. VI. z Gdyni

ODJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Statki oczekiwane.

Homeward sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten nach Gdynia und Danzig. (Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Filadelfja — Nowy York — Gdynia
Philadelphia — New York — Gdynia

American Scantic Line

S/S Shenectady — 3. V. z Filadelfji — 7. V. z Nowego Yorku
S/S Minneqau — 17. V. z Filadelfji — 21. V. z Nowego Yorku
S/S Scanpenn — 4. VI. z Filadelfji — 9. VI. z Nowego Yorku

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive Gdynia.

S/S Clifwood — 30. IV. z Filadelfji i N. Yorku
S/S Sagaporack — 14. V. z Filadelfji i N. Yorku
S/S Schenectady — 4. VI. z Filadelfji i Nowego Yorku

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — S/S Margareta — 4. V.
z Hamburga — S/S Brake — 11. V.
z Hamburga — S/S Hinrich — 15. V.
z Hamburga — S/S Gertrud — 25. V.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — S/S Ibis — 30. IV.

Rotterdam—Gdynia

P. P. „Żegluga Polska" — P. A. M.

z Rotterdamu — S/S Tczew — 6. V.
z Rotterdamu — S/S Śląsk — 13. V.
z Rotterdamu — S/S Tczew — 20. V.
z Rotterdamu — S/S Śląsk — 27. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — S/S Ibis — 3. V.

Amsterdam — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z Amsterdamu — S/S Nerens — 4. V. oczekiwany (due to arrive) — 9. V.

Kopenhaga — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z Kopenhagi — S/S J. C. Jacobsen — 4. V.

Porty francuskie — Kopenhaga — Gdynia
French Ports — Copenhagen — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z Bordeaux — S/S Skjold — 21. IV. oczekiwany (due to arrive) 7. V.
z Bordeaux — S/S Tiber — 29. IV. oczekiwany (due to arrive) 16. V.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
Polish-British Steamship Co. Ltd.).

z Londynu — S/S Premjer — 5. V.
z Londynu — S/S Premjer — 19. V.
z Londynu — S/S Premjer — 2. VI.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Orkętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.).

z Hull — S/S Rewa — 5. V.
z Hull — S/S Łódź — 12. V.
z Hull — S/S Rewa — 19. V.
z Hull — S/S Łódź — 26. V.

Morze Śródziemne — Gdynia/Gdańsk
Mediterranean Sea — Gdynia/Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Z Sycylji — from Sicily

S/S Frisia
Catania — ca 2. V.
Messina — ca 3. V.
Palermo — ca 4. V.

S/S Bothia
Catania ca 9. V.
Messina — ca 10. V.
Palermo — ca 11. V.

Z Hiszpanji — from Spain

S/S Hispania

Porty Golfu — Gdynia — Gdańsk
U. S. A. Cotton Ports and South Atlantic — Gdynia — Danzig
Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Gdynia
M/S Toledo	20. IV.	30. IV	2. V.
M/S Blandaholm	5. V.	14. V.	16. IV
M/S America	20. V.	31. V.	3. VII.

Oczekiwane — Due to arrive
M/S Trolleholm — 2. V.
M/S Svaneholm — 9. V.

Aleksandrja — Gdańsk (Danzig) — Gdynia
Bergenske Baltic Transports Ltd.
M/S Blaland — 1 — 5. V.
M/S Hemland — 15 — 20. V.

KRONIKA BAŁTYCKA

ZNIŻKA OPŁAT MAKLERSKICH W DANJI.

W Danji ukazał się niedawno dekret rządowy o obowiązkach i odpowiedzialności maklerów urzędowych (authorised shipbrokers) ustanawiający równocześnie nowe opłaty od klarowania statków, z ważnością od 1 kwietnia b. r. W porównaniu z dotychczasowemi opłatami, stawki zniżone zostały od 10% do 20% i wynoszą obecnie:

Dla statków załadowanych, z portów zamorskich:

Jeżeli wyładunek odbywa się w	1 porcie	— 20 öre za n. r. t.
" " " " "	2 portach	— 15 " " "
" " " " "	3 "	— 13 " " "
" " " " "	4 "	— 11 " " "
" " " " "	5 "	— 9 " " "
" " " " "	6 " i więcej	— 9 " " "

Dla statków z węglem, brykietami i koksem z portów europejskich:

Jeżeli ładunek składa się z węgla lub brykietów (łącznie z częściowym ładunkiem koksu) —

a) Statki wyładowujące 1.500 ton lub mniej — 10 öre za tonę towaru, maximum kr. 135.
b) Statki wyładowywujące ponad 1.500 ton — 7½ öre za tonę towaru, maximum kr. 135.

Jeżeli ładunek składa się z koksu (łącznie z częściowym ładunkiem węgla) —

a) Statki wyładowywujące 1.500 ton lub mniej — 10 öre plus 20% za tonę towaru, maximum kr. 135.
b) Statki wyładowywujące ponad 1.500 ton — 7½ öre, plus 20% za tonę towaru.

PILOTAŻ W GÖTEBORGU.

Na podstawie informacyj, zasiągniętych u źródeł miarodajnych, Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości sfer armatorskich, iż pilotaż na wyjściu z portu Göteborgu (Gothenburg) nie jest obowiązkowy i kapitanowie statków, opuszczających powyższy port nie są obowiązani brać pilota portowego (Harbour Pilot).

ZAKAZ IMPORTU TOWARÓW POLSKICH NA ŁOTWĘ.

„Socialdemokrats", wychodzący w Rydze, donosi, że na posiedzeniu komisji zagranicznej sejmu zostały omówione sprawy, związane z ostatniemi rokowaniami handlowemi polsko-łotewskiemi. Po długich debatach komisja miała dojść do wniosku, że na podstawie dobrowolnego porozumienia nie da się unormować obustronnych stosunków handlowych i że przeto w celu zrównoważenia łotewskiego bilansu handlowego nie pozostaje nic innego, jak wydać zakaz importu towarów polskich do Łotwy. „Nie oznacza to bynajmniej — pisze dziennik — wojny gospodarczej z Polską. Takie zarządzenie zostało podyktowane koniecznością obrony interesów gospodarczych Łotwy." Łotwa zawsze jest gotowa do prowadzenia rokowań handlowych z Polską, jednak w interesie państwa nie może zgodzić się na to, ażeby Łotwa stała się kolonją dla ekspansji gospodarczej Polski.

Powyższą wiadomość należy zaopatrzyć uwagą, że zakaz importu towarów polskich do Łotwy byłby w jawnej sprzeczności z postanowieniami traktatu handlowego z Łotwą z r. 1929, i że przeto, celem wprowadzenia w życie tego rodzaju zakazu, należałoby wypowiedzieć wspomniany traktat i to na trzy miesiące zgóry, w myśl postanowień tegoż traktatu.

UNJA CELNA ŁOTWY Z ESTONJĄ.

W ostatnich czasach prasa estońska rozpoczęła ponowną dyskusję na temat unji celnej pomiędzy Łotwą a Estonją. Jak wiadomo projekt tej unji powstał przed zgórą dziesięciu laty, lecz został następnie pogrzebany, naskutek niemożności pogodzenia interesów ekonomicznych obu krajów.

ZWŁOKA W ROKOWANIACH MIĘDZY ŁOTWĄ A ESTONJĄ.

W kwietniu miała przybyć do Rygi delegacja estońska celem rozszerzenia podstaw traktatu handlowego, obecnie obowiązującego między dwoma państwami. Wspomniane rokowania zostały, na skutek propozycji Łotwy, odłożone na czas nieograniczony. Jakkolwiek za motyw tej propozycji podawano częściowe przesilenie gabinetowe na Łotwie, to jednak istotna przyczyna posunięcia łotewskiego zdaje się tkwić w konieczności dokonania uprzedniej rewizji traktatu handlowego łotewsko-sowieckiego.

ZAKAZ PRZYWOZU POMARAŃCZY DO ŁOTWY.

Łotewska komisja do regulowania importu wydała zakaz przywozu pomarańczy na przeciąg trzech miesięcy, t. zn. do dnia 1 lipca r. b. Pozostałość przyznanych kontyngentów za pierwszy kwartał r. b. mogła być wykorzystana tylko do dnia 30 kwietnia r. b. włącznie.

ESTONJA SZUKA RYNKÓW ZBYTU NA BAŁKANACH.

Estońskie sfery rolnicze zaczęły w ostatnich czasach coraz większą uwagę zwracać na rynek bałkański, jako odbiorcę produktów rolnych eksportowanych z Estonji. Sfery te ostatnio wydelegowały swoich przedstawicieli celem zbadania możliwości zbytu w Jugosławji, Bułgarji i Grecji.

W ESTONJI ZMONOPOLIZOWANO 80% IMPORTU.

W kwietniu ogłoszono w estońskim „Dzienniku Urzędowym" nowy wykaz towarów, które zostają objęte przez państwowy monopol importowy. W ten sposób zmonopolizowano do tej pory 80% wwozu.

SKŁADY WOLNOCŁOWE DLA ZBOŻA W TALLINIE.

Chcąc zapewnić sobie tranzyt większych ilości zboża rosyjskiego przez port w Tallinie, miejscowe sfery gospodarcze dążą do utworzenia składów wolnocłowych w drodze wyzyskania istniejących spichlerzy.

LITWA NIE ODNOWI TRAKTATU HANDLOWEGO Z ŁOTWĄ.

W litewskich sferach politycznych i ekonomicznych jest silnie podkreślana okoliczność, że rząd łotewski nie udziela żadnych ułatwień eksportowi litewskiemu, kierującemu się do Łotwy. Nadomiar tego, kupcy litewscy doznają wiele trudności przy usiłowaniach otrzymania należnych im sum od dłużników lub banków łotewskich. Naskutek powyższego, eksport litewski do Łotwy zmalał w ostatnich czasach niemal do zera.

Dlatego też litewskie czynniki oficjalne, jak słychać ze źródeł miarodajnych, postanowiły, zakomunikować rządowi łotewskiemu, że traktat łotewsko-litewski nie będzie prolongowany po 15 stycznia roku przyszłego. W myśl postanowień wspomnianego traktatu, zostaje on automatycznie prolongowany w wypadku, kiedy nie następuje wypowiedzenie na pół roku zgóry. Wobec tego, rząd litewski pragnie skorzystać z tego prawa i zastosować wypowiedzenie przed odnośnym terminem, t. j. dn. 15 lipca r. b.

LITWA.

* Ekonomiści litewscy zgrupowani w litewskiem towarzystwie studjów ekonomicznych doszli do wniosku, że obecnie Litwa powinna uniezależnić się gospodarczo od Niemiec, a to przez rozszerzenie stosunków z Anglją. Według ekonomistów litewskich, da się to uczynić z łatwością, jeśli tylko wśród handlowców litewskich znajdzie posłuch propaganda za nabywaniem towarów, pochodzących wyłącznie z Anglji.

* Z okazji zjazdu, urządzonego przez litewską izbę rolniczą, litewski minister rolnictwa Aleksa wygłosił mowę, w której wskazał na trudności, jakie musi zwalczać rząd litewski w walce z kryzysem gospodarczym. Między innemi, minister Aleksa podkreślił, iż, z powodu niskich cen na bekony i masło zagranicą, rząd został zmuszony ostatnio dopłacać eksporterom litewskim znaczne sumy ze skrabu państwa. I tak np. do każdego wywiezionego bekonu skarb państwa dopłacał 40 litów, do każdego kilograma masła — 1,5 lita.

* Zamieszczając wiadomość o rokowaniach polsko-litewskich w sprawie porozumienia gospodarczego, prasa łotewska podkreśla jej wagę dla Łotwy, a to z tego względu, że ewentualne porozumienie polsko-litewskie i przywrócenie normalnych stosunków ekonomicznych pomiędzy temi dwoma państwami wpłynęłoby korzystnie na rozwój portu libawskiego, który stałby się wówczas portem tranzytowym Polski i Litwy. To też prasa wzywa łotewskie czynniki kompetentne, aby dołożyły wszelkich starań w kierunku uzyskania dla Libawy korzystnej pozycji ekonomicznej.

* W uzupełnieniu naszej notatki „Litewskie przedsiębiorstwo okrętowe" w nr. 9. Biuletynu, dodajemy, że państwowe towarzystwo handlowe „Maistas" utworzyło dla eksploatacji zakupionych statków spółkę akcyjną angielsko-litewską z kapitałem zakładowym 25.000 funtów sterlingów, w tem 51% kapitału angielskiego i 49% litewskiego. Spółka ta będzie miała narazie za zadanie obsługiwanie handlu pomiędzy Litwą a Anglją, w przyszło-

ści zaś stanie się podstawą dla założenia i dalszego rozwoju litewskiej floty handlowej. Narazie dwa zakupione okręty będą kursowały pod banderą angielską.

OBRÓT PORTOWY LENINGRADU.

W r. 1931 obrót portu leningradzkiego wyniósł 4,5 miljonów ton. W myśl planu pięcioletniego, obrót ten ma powiększyć się w r. b. o 22%.

WIADOMOŚCI MORSKIE

RYNKI FRACHTOWE.

Sytuacja na europejskich rynkach frachtowych pogorszyła się w ostatnich czasach w dalszym ciągu. Pewne ożywienie notowano na rynkach zaoceanicznych, szczególnie na rynku powrotnym z La Plata, gdzie jednak frachtowano na kwiecień i maj po zbyt niskich stawkach. Stawki na tonaż przy końcu maja do Antwerpji lub Rotterdamu utrzymywały się średnio na poziomie 17sh, do portów U. K. or Cont. na poziomie 17 sh 9 d. — 17 sh 6 d. Poszukiwany był również tonaż do Marsylji, Genui i Neapolu. Na rynku tym liczyć się należy z wzrostem stawek frachtowych na tonaż na czerwiec i czerwiec/lipiec.

Na Wschodzie rynek był spokojny i ruch charterowy dość ograniczony. Na rynku indyjskim zapotrzebowanie ujawniło się jedynie na węgiel, sól etc. i to na krótkie dystanse. Fosfaty z Kosseir notowano do Antwerpji lub Vlaardingen na poziomie 12 sh. 9 d., do Gdyni lub Gdańska po 14 sh. 6 d. z załadowaniem w maju/czerwcu. W portach australijskich popyt na tonaż był bardzo słaby. Stawki na bób z Mandżurji utrzymywały się na poziomie 25 sh. do 25 sh. 9 d. do Rotterdamu/Hamburga. Zapotrzebowanie na tonaż notowano dla przewozu rudy w Whyalla do Nowego Yorku/Baltimore po około 3,10 $ między kwietniem a grudniem; również na Filipinach notowano zapotrzebowanie na większy tonaż dla przewozu cukru w lipcu, po stawce około 4,50 $ do portów U. S. A., Galveston/Boston.

Na rynku śródziemnomorskim zapotrzebowanie tonażu w portach naddunajskich i Morza Czarnego było słabe. Transport zboża z południowej Rosji do U. K./cont. zafrachtowano po 10 sh. 6 d. do 10 sh. 9 d. na kwiecień, z opcją. W połowie kwietnia notowano zapotrzebowanie na tonaż dla przewozu węgla z Mariampolu, Nikołajewska lub Teodozji, do Antwerpji lub Rotterdamu.

Ostatnie notowania były następujące:

Bałtyk: 1.100 stds. z Sudswall do Londynu, 32 sh. d. b. b. and flooring, kwiecień/maj.

Bałtyk i Morze Białe: 300 stds. z Archangielska do Littlehampton, 72 sh. 6 d. 300 stds. z Archangielska do Shoreham 72 sh. 6 d. na czerwiec. 900 fms, z Abo do Cardiff/Newport 34 sh. props. maj.

Południowa Rosja: 7000 ton, do U. K./Cont., 10 sh. 9 d. kwiecień, 6000 ton, do U. K./Cont., 10 sh. 6 d. kwiecień, 5000 ton z Poti do Boucau 12 sh. kwiecień, 4500 ton, z portów naddunajskich do kontynentu, 14 sh. 3 d., A. R. 13 sh. 9 d. 1/15 maj.

Morze Śródziemne: 235.000 c. ft. ze Smyrny i Aleksandrji do Londynu 12 sh. za 60 c. ft. ppt. 5000 ton z Morphon Bay do Hamburga, 3.800 ton, 10 sh. 6 d. reszta do Rotterdamu 9 sh. 6 d. 1/15 maja.

Ogólny Index Number frachtów za marzec b. r. przedstawiał się, podług danych Angielskiej Izby Morskiej (British Chamber of Shipping), następująco:

	W cyfrach ogóln.	W porów. z lutym	W porów. z marcem 1913
Ogólny index	20,43	+ 5,69%	+3,81%
Rynki europejskie	20,75	— 3,98%	—2,99%
Morze Czerwone, Arabja, Indje	21,66	+ 3,98%	—2,78%
Australja	21,54	+ 5,95%	—2,84%
Argentyna, Urugway	19,55	+ 0,31%	+1,77%
Stany Zjednoczone A. P.	20,02	+47,42%	—

Przy średniej 100 za rok 1913, index na marzec 1932 jest 87,31.

Ogólny Index Number frachtów w Szwecji przedstawiał się następująco w m. styczniu i lutym b. r.

(Dane Svenska Handelsbanken, Stockholm)

1913 = 100.

		Ogólny	Na wejściu	Na wyściu	Węgiel	Zboże	Drzewo
1931	styczeń	112	91	133	80	102	125
	luty	112	93	132	78	108	122
1932	styczeń	110	93	128	84	101	125
	luty	108	92	124	81	103	119

PORT BRAZYLIJSKI ANGRA DOS REIS.

Na początku lutego r. b. została otwarta w porcie brazylijskim Angra dos Reis komora celna, wobec czego port ten stał się dostępny dla międzynarodowego ruchu morskiego.

Port ten położony jest w Stanie Rio de Janeiro w odległości około 100 km. na południe od stolicy Brazylji. Instalacje portowe są jeszcze prymitywne, ale same warunki naturalne portu są bardzo dogodne, gdyż zatoka jest chroniona od prądów i burz morskich szeregiem wysp, a głębokość jej wynosi przeciętnie 6—10 m.

Narazie port ten nadaje się głównie dla postoju okrętów towarowych. Miasteczko Angra dos Reis jest ważnym punktem handlowym i komunikacyjnym dla Stanu Rio de Janeiro, a głównie dla bogatego Stanu Minas Geraes, który niema własnego dostępu do morza i który stara się od dłuższego czasu o wydzierżawienie i pozyskanie tego portu dla własnych potrzeb gospodarczych.

Angra dos Reis połączony jest linją kolejową z siecią kolejową południowej części Stanu Minas Geraes oraz z koleją, prowadzącą do okolic dwu Stanów, Sao Paulo i Bello Herizonte. Ze względu na korzystne położenie geograficzne i na bogate zaplecze, które ma wielką przyszłość, port ten stanie się prędzej czy później najważniejszym punktem handlowym i portowo-komunikacyjnym między Rio de Janeiro i Santos. Otwarcie tam komory celnej jest pierwszym krokiem, udostępniającym wykorzystanie tego punktu dla zagranicznego ruchu morskiego. (P. I. E.)

OBROTY PORTÓW PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH.

Ogólny spadek obrotów towarowych w 5 najważniejszych portach północno-europejskich: Hamburgu, Bremie, Antwerpji, Amsterdamie i Rotterdamie wynosił w dwóch pierwszych miesiącach bieżącego roku, w porównaniu z rokiem poprzednim, 16,7%, przyczem import spadł o 10,8%, eksport o 25,1%. W cyfrach bezwzględnych, obroty powyższych portów zmniejszyły się z 13,25 miljonów ton towarów na 11,04 miljonów ton, przyczem największy spadek tak ilościowy, jak i procentowy wykazują obroty w Rotterdamie. Obroty towarowe w wyżej wymienionych portach przedstawiały się w dwóch pierwszych miesiącach bieżącego roku następująco:

	Obroty towarowe (w tys. ton)	
Hamburg		
styczeń—luty 1931 r.	3,566	
styczeń—luty 1932 r.	3,331	
spadek	235	= 6,6%
Brema		
styczeń—luty 1931 r.	808	
styczeń—luty 1932 r.	754	
spadek	55	= 6,8%
Antwerpja		
styczeń—luty 1931 r.	2.904	
styczeń—luty 1932 r.	2.633	
spadek	271	= 9,3%
Rotterdam		
styczeń—luty 1931 r.	4.980	
styczeń—luty 1932 r.	3.420	
spadek	1.560	= 31,3%
Amsterdam		
styczeń—luty 1931 r.	995	
styczeń—luty 1932 r.	902	
spadek	93	= 9,3%

W ruchu okrętowym Rotterdam w konkurencji z Hamburgiem i Antwerpją traci coraz więcej, podczas bowiem kiedy Hamburg i Antwerpja straciły w pierwszych trzech miesiącach b. r. ½ milj. ton na wejściu, w porównaniu z tym samym okresem poprzedniego roku, ruch statków na wejściu w Rotterdamie zmniejszył się o 900 tys. ton, a ruch statków na wejściu w New Waterway o 1.145 tys. ton. Ruch portowy w powyższych portach przedstawiał się następująco w ostatnich miesiącach:

	statków	ton
Hamburg		
1931	4.583	5.037.986
1932	4.403	4.565.917
Antwerpja		
1931	2.552	4.654.080
1932	2.355	4.151.534
Rotterdam		
1931	2.658	4.283.866
1932	2.324	3.380.563
New Waterway		
1931	3.288	5.489.504
1932	2.839	4.343.645

TONAŻ UNIERUCHOMIONY.

Podług danych związku armatorów niemieckich, ogólny tonaż statków niemieckich unieruchomiony w dniu 1 kwietnia rb. wynosił 1.357.152 b. r. t. wobec 1.228.481 b. r. t. w dniu 1 marca br. Tonaż unieruchomiony w kwietniu wynosił zatem 34,8% całego tonażu floty handlowej niemieckiej.

Podług danych związku armatorów norweskich, liczba unieruchomionych statków norweskich wzrosła w ciągu marca br. z 363 jednostek (1. III.) na 372 jednostek (1. IV.), natomiast ogólny tonaż unieruchomiony zmniejszył się w tym samym okresie z 1.606.390 t. D. W. na 1.598.390 t. D. W. w związku z uruchomieniem kilku większych statków zbiornikowych.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OGRANICZENIA DEWIZOWE W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH.

Wśród trudności, na jakie napotykamy w naszym handlu zagranicznym i rozrachunkach z tytułu obrotu niewidzialnego, na pierwszy plan wysuwa się reglamentacja obrotu dewizami i walutami, jaką zastosowało szereg państw na całym świecie. Kontrola handlu dewizami i walutami w międzypaństwowych obrotach, stworzyła nastrój niepewności, usuwając grunt materjalny do dokonywania bardzo licznych tranzakcyj. Reglamentacja obrotu dewiz posiada różnorodne postacie w zależności od kraju, w którym została wprowadzona.

Bułgarja. Kontrola dewizowa skoncentrowana jest w Banku Narodowym, który dopiero po trzech miesiącach od daty zawiadomienia o powstałem zobowiązaniu handlowem lub finansowem — wydaje odpowiednie zezwolenie na przydział dewiz. Przekazywanie sum w walucie zagranicznej lub krajowej wierzycielom zagranicznym jest zezwolone tylko za zgodą Banku Narodowego.

Danja. Kontrolę dewizową przeprowadza duński Bank Narodowy. Duński obywatel obowiązany jest natychmiast po otrzymaniu zagranicznych dewiz — w związku z dokonaną tranzakcją — do zamiany ich w Banku Narodowym na korony. Wyjątkowe przydzielanie dewiz może mieć miejsce przy zakupie surowca i przy wywozie gotowych towarów uszlachetnionych. Duński Bank Narodowy i Bank Ziemski zawiadomiły swoich klijentów, iż mogą uzyskać przydział walut zagranicznych jedynie w tym wypadku, jeśli duński dłużnik sam będzie o to zabiegał. Chodzi tu o klijentów zagranicznych eksportujących do Danji. W wypadku przeciwnym różnica w duńskich koronach, będzie wpisywana na dobro zagranicznego klijenta. Wywóz koron duńskich jest zabroniony.

Niemcy. Kontrolę w stosowaniu ograniczeń przy obrocie dewizami przeprowadza Bank Państwa oraz upoważnione instytucje bankowe. Dla przydziału dewiz w związku z importem konieczne jest oprócz zezwolenia Banku Państwa również zezwolenie odnośnej Izby Handlowej. Wysłane na mocy ogólnego pozwolenia czeki zagranicę, muszą ujawniać numer pozwolenia i numer odnośnego urzędu — w przeciwnym razie nie będą zapisane na dobro wysyłającego. Zlecenia z zagranicy załatwiane przez banki dewizowe, wymagają również pozwolenia odpowiednich urzędów.

Estonja. Stworzony został wydział kontroli dewiz przy Ministerstwie Skarbu. Wszelkie interesy dewizowe i rozrachunki z zagranicą, muszą być przeprowadzane przez bank Estonji i upoważnione instytucje. Otrzymujący dewizy są obowiązani sprzedawać je wyłącznie w Banku Estonji. Weksle mogą być dyskontowane w walucie krajowej, nawet gdy są wystawiane w walucie obcej. Dewizy za towary monopolowe mogą być przydzielane wyłącznie za okazaniem pozwolenia przywozu. Przy innych towarach udziela się zezwolenia w zależności od znaczenia danego towaru dla gospodarstwa narodowego.

Finlandja. Istniejące tam ograniczenia w obrocie dewizami zostały całkowicie zniesione w styczniu r. b.

Grecja. Monopol dewizowy znajduje się w rękach Centralnego Banku. Inne banki dokonywują obrotu dewizami z ramienia Banku Centralnego. Dewizy eksportowe muszą być sprzedawane według urzędowego kursu. Przy zapotrzebowa-

niu dewiz muszą być przedstawiane odnośnemu wydziałowi kontroli dewiz rachunki zagranicznych wierzycieli oraz dokumetny świadczące o zobowiązaniach płatniczych, ewentualnie poświadczenia władz celnych o dokonanym imporcie. O ile weksle są wystawione w drachmach, to należność płatnicza wewnątrz kraju lub zagranicą może być uregulowana wyłącznie za pozwoleniem odnośnego urzędu. Akcepty mogą być przedstawiane na miesiąc przed datą płatności. Izba Handlowa w Pireusie zwróciła się do rządu z zażaleniem, że obowiązujące formalności dla uzyskania przydziału dewiz trwają zbyt długo, tak, że grecki dłużnik nie jest w stanie zrealizować na czas odnośnych dokumentów. Greckie banki starają się w praktyce unikać pokrywania dewiz w drachmach i dopuszczają weksle na drugi dzień do protestu.

Wielka Brytanja. Istnieje obowiązek motywowania zapotrzebowania na dewizy, które są przydzielane w wyniku uwzględnienia rzeczowości tych motywów przez upoważnione banki. 1) dla normalnych potrzeb handlowych, 2) dla realizacji umów zawartych przed 21 września 1931 oraz 3) dla niezbędnych podróży zagranicznych i uzasadnionych celów osobistych. Ograniczenia te obecnie w praktyce nie odgrywają prawie żadnej roli.

Włochy. Centralna instytucja emisyjna jest upoważniona dekretem królewskim do ustanawiania niezbędnych ograniczeń w handlu dewizami. Dotychczas z tego prawa nie skorzystano, lecz mimo to banki przy sprzedaży dewiz wymagają przedstawiania dokumentów, świadczących o istnieniu zagranicznych zobowiązań płatniczych.

Łotwa. Funkcjonuje specjalny wydział dla kontroli dewiz przy Banku Państwowym, który posiada monopol na handel dewizami. Z upoważnienia tego banku do handlu dewizowego są dopuszczone i inne banki prywatne. Dewizy eksportowe mogą być realizowane w walutach zagranicznych, jak również weksle wystawiane wwalucie zagranicznej mogą być płacone w ratach. Z kwot zagranicznych wszelkie wypłaty mogą być dokonywane jedynie w kraju.

Litwa. Istnieje tylko obowiązek rejestracji tranzakcyj dewizowych w Banku Litwy.

Norwegja. Bank Norwegji i dewizowe banki prywatne sprzedają dewizy zagraniczne tylko swoim klijentom. Przy regulowaniu zobowiązań z tytułu importu klijent musi przedstawić odpowiedni rachunek swojego banku zanim uzyska przydział dewiz. Odnosi się to również do inkasa papierów wartościowych oraz do wypłat zagranicznych w związku z importem, dokonywanym w koronach. O ile zapotrzebowanie dewizowe zostanie uznane i o ile bank będzie mógł dysponować odpowiednim materjałem — klijent otrzymuje zaświadczenie zapewniające mu pierwszeństwo w uzyskaniu przydziału. Klijenci banków musieli przedstawić zestawienia kupna dewiz w r. 1930 i 1931. Na podstawie tych zestawień ustalane są kontyngenty dewizowe na r. 1932 które wynoszą do 50% w stosunku do lat 1931 i 1930.

Austrja. Ścisła kontrola dewiz jest wykonywana przez austrjacki Bank Narodowy. Po wejściu w życie rozporządzenia dotyczącego handlu dewizami z dnia 9 stycznia 1932 r., niezbędne jest każdorazowe zezwolenie Banku Narodowego na przekazanie dewiz zagranicą. Regulacja zobowiązań z tytułu importu do Austrji musi być dokonywana w walucie zagranicznej a nie w szylingach.

Portugalja. Otrzymujący zagraniczne waluty i dewizy obowiązani są 50% posiadanej ilości sprzedać Bankowi Emisyjnemu według urzędowego kursu. Istniejące ograniczenia w obrocie dewizami w praktyce jednak nie odgrywają prawie żadnej roli.

Rosja. Wywóz rosyjskich banknotów i papierów wartościowych oraz dokonywanie zleceń płatniczych w walucie rosyjskiej — są zabronione.

Szwecja. W celu ograniczenia importu, została zawarta umowa między Bankiem Szwecji i związkiem banków prywatnych co do ograniczenia kredytów handlowych importerom i sprzedawania dewiz według umówionego klucza podziałowego.

Hiszpanja. Kontrola obrotu dewizami, znajduje się w rękach odnośnych wydziałów kontrolnych. Zapotrzebowanie kupna dewiz uwarunkowane jest przedstawieniem odnośnych dokumentów. Pozatem istnieją ograniczenia przy wywozie krajowych środków płatniczych.

Jugosławja. Kontrola dewizowa znajduje się w rękach Banku Jugosławji. 80% otrzymywanych dewiz musi być odprzedawane Bankowi Emisyjnemu, reszta zaś może być sprzedana na giełdzie za pośrednictwem jednego z banków, dopuszczonych do handlu dewizami. Rozporządzenie to stosuje się do wszystkich sum

powyżej 1000 dinarów. Wszelkie czeki, akredytywy itp., wystawiane w walucie obcej, muszą być płacone w Jugosławji w dinarach papierowych, o ile niema specjalnego zezwolenia z Banku Emisyjnego. 29 marca ogłoszono moratorjum dla zobowiązań jugosłowiańskich do 30 kwietnia 1932 r.

Czechosłowacja. Kontrola dewizowa należy do Banku Narodowego. Dewizy zostają przydzielane klijentowi jedynie za okazaniem pozwolenia przywozu, bądź też za udowodnieniem zobowiązania płatniczego. Płatności zagraniczne są kontrolowane przez Bank Narodowy i przez banki dopuszczone do handlu dewizami.

Powyżej zacytowane ograniczenia w obrocie dewizami i walutami, przeważnie są wykorzystywane jako środek reglamentacji importu. Niewątpliwie środek ten jest jednym z najradykalniejszych, dlatego też wynikające stąd skutki posiadają silny wpływ utrudniający na międzynarodowe obroty handlowe i płatnicze.

(P. I. E.)

Z RYNKÓW ZIEMNIACZANYCH.

Druga połowa miesiąca kwietnia mniejwięcej od 12. jest przeciwstawieniem okresu poprzedniego, w którym konjunktura na wywóz ziemniaków jadalnych z Polski była dobrą. Po 12. kwietnia r. b. sytuacja ziemniaczana zmieniła się zasadniczo, popyt z masowego przechodzi na popyt kwalifikowany t. zn., że kupcy zagraniczni stawiają propozycje tylko co do towaru najlepszego. Wymaga się nietylko ziemniaków zdrowych, ale również bez najmniejszych plam i jakichkolwiek uszkodzeń, do tego stopnia, że przy kilku ziemniakach w wagonie, posiadających uszkodzenia, stawiają cały wagon do dyspozycji polskiemu eksporterowi. Również zwiększają się wymagania co do wielkości i poza dotychczas wymaganą wielkością dwu cali, coraz częściej kupcy domagają się ziemniaków o wielkości od 2¼ cala wzwyż. Szczególne wysokie są wymagania importerów angielskich, którym kupiectwo nasze w większości wypadków nie jest w stanie sprostać. Do najuciążliwszych należy żądanie ręcznego sortowania ziemniaków, co znacznie podnosi koszty producenta, nieznajdujące ekwiwalentu w cenie, uzyskiwanej za ziemniaki.

Ceny na rynku angielskim wykazują wielką rozpiętość i tak w trzecim tygodniu b. m. notowano w Anglji:

Król Edward I	12/—	12/6
Król Edward II	10/—	10/6
Majestic I	9/—	10/—
Majestic II	8/6	9/—
Holenderskie okrągłe:		
Holenderskie I	6/6	6/7
Holenderskie II	5/3	5/6
Belgijskie	6/—	6/6
Belgijskie okrągłe	7/—	7/6
Niemieckie I	7/—	7/6
Niemieckie II	6/—	6/9

Ceny rozumieją się loco Londyn za 50 kg. workowane. Ceny ziemniaków polskich uzyskają na rynku angielskim zaledwie 55% ceny ziemniaków angielskich, a tylko towar wybrany i bez najmniejszych wad dochodzi do 80%. Tak wysokie wymagania spowodowały ograniczenie podaży przez polskich eksporterów co odbiło się katastrofalnie na cenach wewnętrznych, które loco stacja załadowcza za 100 kg. ziemniaków bez worka na Pomorzu układają się na poziomie 4—5 zł., w Poznańskiem 3,50—4 zł., a w innych województwach przeciętnie na 4 zł.

Ilościowy eksport ziemniaków do Anglji wiąże się z zagadnieniem standartu, na co niechętnie patrzą polskie sfery rolnicze, a czego wymagają angielskie koła kupieckie, no i angielski konsument.

Rynek angielski uda nam się zdobyć i utrzymać tylko wówczas, gdy będziemy mu mogli dostarczyć:

1) ziemniaków tych odmian, których wymaga Anglja a więc Król Edward, Majestic, Pepo, Model, Centifolia, Wohltmann itp., a więc duże, kształtu podłużno-owalnego bez wgłębień (t. zw. dołków), 2) o wielkości conajmniej 2 cale, 3) zdrowych, bez najmniejszych uszkodzeń, bez plam, bez rdzy i parchu, 4) znakomicie sortowane.

Anglja wymaga rokrocznie ziemniaków wczesnych, które sprowadzała przedewszystkiem z Francji, oraz z Hiszpanji. Ze względu na wprowadzony przez Anglję zakaz przywozu ziemniaków z Francji, otwiera się dla polskich wczesnych ziemniaków dobry rynek i bardzo pojemny. Na ziemniaki młode stosuje jednak Anglja wysokie cło przywozowe, które począwszy od maja wynosi 10% ad valorem. Pożądanem byłoby przygotowanie odpowiedniego towaru przez naszych rolników.

Inne rynki eksportowe n. p. Francja, Belgja, Austrja itp. są prawie że martwe. Pozatem że wywieziono znaczniejsze ilości sadzeniaków, szczególnie do Francji i Belgji, eksport ziemniaków jadalnych jest bardzo słaby, w każdym razie poniżej nawet pesymistycznych przewidywań. Ceny za sadzeniaki, ze względu na spóźnioną już porę, w ostatnich tygodniach znacznie spadły i są przeciętnie 10—15% wyższe od cen ziemniaków jadalnych. Francja i Belgja wymagają prawie że wyłącznie żółtomięsnych.

Szwajcarja częściowo pokrywała swe zapotrzebowanie w Polsce, lecz również w ilościach mininalnych.

Jugosławja bardzo się zainteresowała ziemniakami z Polski, jednak dochodzi tylko w sporadycznych wypadkach do tranzakcji i to na nie wielkie ilości. W Jugosławji bowiem wroga Polsce konkurencja rozsiewa wiadomości niezgodne z prawdą, jakoby w Polsce panował rak ziemniaczany. Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu zwrócił się do władz polskich z prośbą o autorytatywne sprostowanie wobec władz jugosłowiańskich. W wywozie ziemniaków do Jugosławji zainteresowaną jest przedewszystkiem Małopolska, dla której kalkulacja układa się mniejwięcej na zł. 8 za 100 kg. luzem loco granica polsko-czeska. Jugosławja wymaga ziemniaków białomięsnych, dużych, zdrowych i dobrze sortowanych, z lekkiej ziemi, jednak nie podmokłej.

ANGIELSKI RYNEK ZIEMNIACZANY.

Według ostatnich informacyj z Londynu, pojawiły się na tamt. rynku niewielkie transporty ziemniaków polskich i ceny na nie wykazywały dużą rozpiętość, zależnie od jakości towaru. Chcąc otrzymać cenę franco skład portowy, należy odjąć od cen notowanych na rynku (patrz „Z rynków ziemniaczanych") 3 d. od worka, za zwózkę do miasta 6 d., przypadających na prowizję i dyskonto hurtownika, gdyż zauważyć należy, że tenże sprzedaje detaliście zazwyczaj z dwutygodniowym kredytem.

Ziemniaki gatunkuje się na dwie kategorje, zależnie od wielkości oraz czystości towaru. Naogół najwyższe ceny uzyskują ziemniaki angielskie, które są istotnie nadzwyczaj starannie sortowane, a przytem zupełnie wolne od wszelkich zanieczyszczeń ziemią. Jedna z partji towaru polskie-

go, która nadeszła w drugim tygodniu br., uzyskała stosunkowo wyską cenę — około 8 sh za cwt., była bowiem, podobnie jak ziemniaki angielskie, I gatunku, zupełnie czysta, chociaż co do wielkości ziemniaki te niezupełnie odpowiadały standartowi rynkowemu, zawierały bowiem pewne ilości ziemniaków mniejszych od 2 cali. Analizując w ciągu ostatnich paru tygodni ceny ziemniaków na rynku angielskim, a w tem ceny uzyskane za ziemniaki polskie można wnioskować, że przy dobrym produkcie uzyskuje się ceny za nasze ziemniaki nieco ponad 55% cen płaconych za ziemniaki angielskie, a w wypadkach, gdy sortowanie i czystość są bez zarzutu, można nawet uzyskać 80% cen angielskich.

Powyższe informacje zdają się wskazywać, że przy eksporcie do Anglji należy raczej położyć nacisk na jakość towaru, a efekt handlowy będzie wówczas niewątpliwie znacznie większy, niż przy masowym eksporcie towaru, niezupełnie odpowiadającego tamtejszym wymaganiom rynkowym.

Chociaż dotychczas istniały małe szanse eksportu polskich ziemniaków młodych, to jednak ze względu na wprowadzenie w Anglji zakazu przywozu ziemniaków z Francji, która dostarczała poważne ilości ziemniaków młodych, możliwem jest, że w bież. roku zaistnieją przychylniejsze konjunktury dla tych ziemniaków z Polski. Na ziemniaki młode Anglja stosuje wysokie cło przywozowe, które z miesiąca na miesiąc ulega zniżce i poczynając od maja wynosi podobnie jak przy ziemniakach starych tylko 10% ad valorum.

Ponieważ w ciągu najbliższych tygodni zaistnieją stosunkowo duże szanse dla zbytu naszych ziemniaków w Anglji, dlatego celem należytego informowania eksporterów naszego okręgu podawać będziemy w każdym numerze Biuletynu raporty o sytuacji na rynku ziemniaczanym w Anglji.

KONTROLA MASŁA EKSPORTOWEGO.

W związku z rozpoczynającym się sezonem eksportu masła, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że prowadzi dwa zakłady badania masła eksportowego i to:

1) Zakład Badania Masła Eksportowego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni *Jabłonowo Pomorskie (Dworzec Kolejowy, telefon 62)*, — z stałymi punktami próbobrania masła eksportowego:

a) w *Toruniu Mokrem (Ekspedycja Towarowa)*,

b) w *Golubiu, ul. Toruńska 3.*

2) Zakład Badania Masła Eksportowego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Gdynia Port przy Chłodni i Składach Portowych (telefon Chłodni wzgl. Izby Nr. 16-43 i 16-24).

Zakład badania masła eksportowego w Jabłonowie i stałe punkty próbobrania masła (Toruń Mokre i Golub) posiadają własne składy tranzytowo-zawozowe. Przesyłki adresowane do składu tranzytowo-zawozowego Zakładu Badania Masła Eksportowego w Jabłonowie wzgl. Toruniu lub Golubiu korzystają przy przewozie z taryfy wyjątkowej C 5 w drodze refakcji. Uiszczenie przewoźnego zgóry przez nadawcę pozbawia składy tranzytowo-zawozowe z korzystania z ulg przewozowych, t. j. przewoźne uiszczone zostaje przez nadawcę według normalnych stawek taryfowych, co zwiększa ogólne koszta przewozu. Wobec tego nie należy opłacać przewoźnego zgóry a przekazywać je do opłacenia przez odbiorcę, t. j. przez skład tranzytowo-zawozowy.

Zakład badania masła w Gdyni nie posiada składu tranzytowo-zawozowego. W liście przewozowym przy nadawaniu masła pod adresem firmy spedycyjnej w Gdyni, należy zaznaczyć:

„Masło dostarczyć dla zbadania do Zakładu Badania Masła Eksportowego Izby Przemysłowo-Handlowej przy Chłodni i Składach Portowych w Gdyni".

Obydwa zakłady udzielają wszelkich informacyj w zakresie kontroli masła w godzinach urzędowych od 8—18-ej, w soboty do godziny 16-ej. Odnośnych informacyj udziela również referat eksportowy Izby w godzinach od 9—15-ej, w soboty do godziny 13-ej.

Procedura przy zgłaszaniu masła do badania jest bez zmiany. Dla porządku jednak przypomina się, że zgłaszając masło przeznaczone do wywozu, eksporter winien na piśmie:

a) podać jego wagę brutto i netto, określić dokładnie rodzaj opakowania i specyfikację jednostek,
b) podać wykaz jednostek opakowania masła według ich numerów kolejnych z wymienieniem mleczarń, gdzie masło zostało wyprodukowane oraz zakładów przeróbczych, o ile zostało ono przerobione,
c) podać miejsce zamagazynowania transportu i ewentl. załączyć deklarację pisemną, o której niżej mowa.

O ile próbobranie masła ma nastąpić w magazynach firmy eksportera, eksporter winien w zgłoszeniu podać miejsce zamagazynowania transportu i dołączyć deklarację pisemną, że odpowiada za zachowanie w całości zadeklarowanego do wywozu transportu, i że nie naruszy zabezpieczeń, nałożonych przez próbobiorcę.

Jednocześnie eksporter winien uiścić należności za badanie masła, które wynoszą:

a) od 1 beczki dużej — zł. 2,—
b) od 1 półbeczki — zł. 1,—
c) od 1 skrzynki — zł. 1,—

Należności z tytułu zwrotu kosztów za dodatkowe nadania wynoszą:

a) od 1 beczki dużej — zł. 0,40
b) od 1 półbeczki — zł. 0,20
c) od 1 skrzynki — zł. 0,20

Zgłoszenie może być dokonane telegraficznie przy jednoczesnem przekazaniu należności za badanie.

WYWÓZ JELIT DO AMERYKI.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż pomiędzy Rządem Polskim a Rządem Stanów Zjednoczonych nastąpiło porozumienie, w myśl którego Rząd Stanów Zjednoczonych zgodził się na import jelit z Polski pod warunkiem, że świadectwa, towarzyszące przesyłkom jelit będą zaopatrywane w faksymile podpisu polskiego Ministra Rolnictwa i że świadectwa będą wystawiane ściśle według wzoru podanego przez Rząd Amerykański. W związku z tem, polskie Ministerstwo Rolnictwa ustaliło już odpowiedni typ świadectw, które będą wydawane eksporterom przy każdej wysyłce jelit do Ameryki, na podstawie świadectw weterynaryjnych (lekarzy powiatowych lub upoważnionych przez Państwo.)

WYWÓZ JAJ DO HISZPANJI.

Na podstawie informacyj, uzyskanych z Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż istnieją możliwości uzyskania za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego, kredytów zaliczkowych przy eksporcie jaj do Hiszpanji, pod zastaw listu przewozowego w wysokości 50—60% wartości towaru. Kredyty te będą przyznawane pod gwarancją Międzyministerjalnej Komisji Popierania Eksportu, przyczem Bank Gospodarstwa Krajowego zastrzegł sobie prawo selekcji eksporterów, mających korzystać z tej formy pomocy.

Ponieważ jednocześnie odbiorcy hiszpańscy akredytują 23—30% wartości towaru, zatem eksporterzy polscy rozporządzaliby kredytem ca 80—90% wartości towaru, dla finansowania eksportu jaj do Hiszpanji.

Bliższych informacyj udzieli w powyższej sprawie biuro Izby.

IMPORT SŁODU DO WŁOCH.

W tych dniach wprowadzony został we Włoszech zakaz przywozu słodu z Czechosłowacji. Przywóz słodu do Włoch w latach 1929—1931, przedstawiał się następująco:

Rok	w tonach	w lirach
1929	14,189	25.355.602
1930	11,887	18,105.536
1931	8,066	10,732.734

Zmniejszanie się przywozu z zagranicy stoi w związku z zwiększającą się produkcją krajową słodu.

Główny udział w imporcie słodu do Włoch przypada na następujące państwa:

	Rok 1930		Rok 1931	
	w tonach	w lirach	w tonach	w lirach
Czechosłowacja	8,015	12,586,910	5,370	7,297,986
Węgry	2,520	3,482,304	1,941	2,272,611
Niemcy	465	796,671	314	457,880
Austrja	665	989,996	304	392,755

Dominującą rolę w imporcie słodu do Włoch odgrywa, jak z powyższego wynika, Czechosłowacja, której udział w ogólnym imporcie wynosi około 70%.

Wobec ostatniego zarządzenia skierowanego przeciwko importowi słodu czeskiego, należałoby obecną sytuację wykorzystać na rzecz naszego słodu, celem wprowadzenia go na tamtejszy rynek. Istnieją widoki w obecnej chwili, kiedy rozpoczęły się już dostawy słodu zagranicznego. ulokowania 20 do 30 wagonów słodu polskiego.

Na tamtejszym rynku znane są następujące typy słodu: „Pilsen", (w przeważającej ilości), koloru 0,17—0,18, „Viene" i „Monaco". Zawartość gatunku n. p. „Pilsen" winna wynosić 79,5% ekstraktu i 4,5% wilgoci przy wysyłce.

Słód dostarczany tutaj bywa w workach po 50 kg, które stanowią własność dostawcy. Opakowanie to zwraca odbiorca na swój koszt do granicy włoskiej.

Warunki płatności: akcept z terminem 4-miesięcznem. Oferta winna zawierać cenę franko granica włoska, bez cła.

Dla wykorzystania zniżkowej taryfy adrjatyckiej, transporty należałoby kierować via Triest. Ponieważ taryfa adrjatycka znajduje zastosowanie, o ile transporty z Triestu idą dalej drogą morską, wobec tego transport słodu możnaby załadować w Trieście na okręt do Wenecji, skąd skierowany byłby dalej już koleją.

Tak postępują n. p. dostawcy czescy. Transporty na tej drodze uskuteczniają niektóre firmy ekspedycyjne w Trieście jak naprzykład Parisi Francesco.

IMPORT ARTYKUŁÓW ROLNICZYCH DO HISZPANJI.

O dotychczasowych rozmiarach eksportu polskiego do Hiszpanji w dziedzinie artykułów rolniczych daje pojęcie zestawienie następujące:

	1926 q	1927 q	1928 q	1929 q	1930 q	Wartość w tys. zł
Zboże i strączkowe	—	—	1	—	294	16
Okopowe i warz.	—	—	150	—	—	—
Przetwory ziemn.	—	100	—	—	—	—
Cukier	—	—	99	—	—	—
Włosy i szczecina	—	—	—	—	1	2
Drzewo surowe	—	1788	—	75	—	—
Drzewo nawpół obr.	305	90243	390	110	372	9
Nasiona oleiste	—	49	—	—	—	—
Inne nasiona	636	1348	1935	6780	4642	674

Jednocześnie ogólny eksport polski do Hiszpanji w r. 1930 zamknął się w granicach 178.951 q. wartości 3.504 tysięcy złotych, import hiszpański zaś do Polski — w granicach 193.951 q. wartości 3.504 tysięcy złotych. Przytoczona tablica świadczy, że udział artykułów rolniczych w eksporcie ogólnym z Polski był nieledwie znikomy. Jedyną wartościową pozycję stanowią w nim — nasiona buraków cukrowych, ujęte w kategorję „inne nasiona". Jednocześnie skonstatować można prawie zupełny zanik wywozu drzewa nawpółobrobionego, oraz zupełny zanik wywozu przetworów ziemniaczanych i cukru.

Z przedstawionych powyżej rozważań wynika, że Hiszpanja powinna dla nas przedstawiać interesujący rynek zbytu dla następujących produktów:

1) Nasiona buraka cukrowego. Jest to jedyny bodaj polski artykuł rolniczy, zbywany systematycznie w Hiszpanji. Należy jedynie czuwać nad jego utrwaleniem i możliwem wzmocnieniem. Groźnym konkurentem naszym na tym rynku są Niemcy. Należałoby zbadać również perspektywy eksportu na rynek hiszpański *innych* produkowanych przez nas *nasion*, po dokładnem rozpatrzeniu się w jej detalicznem zapotrzebowaniu i po uwzględnieniu znacznych różnic klimatycznych.

2) Drzewo surowe i nawpółobrobione. Liczby powyżej przytoczone świadczą o znacznej pojemności rynku hiszpańskiego na te artykuły. Statystyka eksportu polskiego dowodzi, że próby tego eksportu czynione były, szczególnie w r. 1927. Należałoby zbadać dokładnie hiszpański rynek drzewny i próby te ponowić i rozwinąć. Wydaje się to nawet rzeczą pilną wobec utrudnień jakie eksport drzewa polskiego napotyka w szeregu dotychczas obsługiwanych rynków.

3) Jaja. Dotychczasowy rynek jajczarski hiszpański obsługiwany jest głównie przez Francję i Marokko. Jednak dość znaczną rolę potrafiły sobie wyrobić w nim: Turcja (w r. 1929 — 51.360 q) i w skromniejszych rozmiarach również Niemcy (4993 q). Świadczy to o możliwościach zbytu tego artykułu z państw odległych oraz jaj gorszego i mniejszego gatunku jak jaja tureckie. Wkroczenie jaj polskich na rynek hiszpański wydaje się przeto sprawą całkiem możliwą do realizacji.

4) Cukier. Artykuł ten już eksportowaliśmy do Hiszpanji. Drogi więc muszą być już przetarte. Należałoby wyjaśnić dlaczego eksport ten został zaniechany i czyby nie warto go wznowić.

5) Dotyczy to również i krochmalu ziemniaczanego, którego niewielką ilość eksportowaliśmy do Hiszpanji w r. 1927. Rynek hiszpański był jednak znacznie szerzej obsługiwany przez ten artykuł polski przed wojną.

6) Należałoby zbadać możliwości zbytu w Hiszpanji naszego włókna lnianego. Dotychczas kraj ten obsługiwany jest wyłącznie niemal przez Belgję.

7) Drób żywy i bity, importowany jest obecnie do Hiszpanji głównie przez Holandję, w mniejszych rozmiarach przez Portugalję i Węgry. Udział w imporcie tego ostatniego kraju nasuwa myśl, że i nasz drób bity mógłby i powinienby na rynek ten docierać.

8) Dotyczy to również i fasoli, której pewne ilości sprowadza Hiszpanja z Czechosłowacji. Należałoby zbadać bliżej, jakie gatunki wchodzą w rachubę, czy odpowiadają naszym gatunkom klimatyczno-glebowym i czy są one produkowane w Polsce.

9) Hiszpanja jest olbrzymim konsumentem i znacznym importerem serów. Należałoby zbadać czy nasze twarogi i produkowane u nas sery twarde odpowiadałyby tamtejszym potrzebom i gustom.

10) W mniejszych znacznie rozmiarach, jednak stale importuje Hiszpanja masło, dotychczas głównie z Danji. Nasuwa się pytanie, czy nie moglibyśmy z naszym mniej doskonałym, zato o wiele tańszym produktem dążyć do współzawodnictwa z tym krajem.

11) Pozycje przywozowe i wywozowe ziemniaków są bardzo znaczne. Hiszpanja wywozi wyłącznie prawie ziemniaki wczesne przywozi (głównie z Francji) dojrzewające później. Sprawa udziału Polski w zbycie ziemniaków wymagałaby głębszych studjów. Chodziłoby tu zarówno o wyjaśnienie możliwości zbytu ziemniaków konsumpcyjnych, jak i ziemniaków sadzeniaków. Obecnie obowiązujący w Hiszpanji zakaz przywozu ziemniaków z powodu obawy przed Doriphorą, jest napewno do przezwyciężenia, po udzieleniu odpowiednich wyjaśnień i przeprowadzeniu démarches diplomatiques.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU SZPROTÓW DO RUMUNJI.

W związku ze staraniami, mającemi na celu zdobycie nowych rynków zbytu dla ryb łowionych przez rybaków wybrzeża polskiego, Izba Przemysłowo-Handlowa podaje od wiadomości zainteresowanych możliwości zbytu szprotów w Rumunji.

Rumunja nabywa szproty solone w Rydze i Libawie. Firmy bukareszteńskie importują jednak przeważnie szproty wędzone lub w konserwach. Czerniowce importują tylko szproty w oliwie z Rigi i Libawy, Kiszyniow szproty wędzone i w oliwie oraz rybki „kilos" solone w zam-

kniętych puszkach lub skrzyniach po 100 puszek. Szproty importowane są w beczkach po 1300—1400 kg netto, przyczem zakupy czynione są przeważnie we wrześniu oraz w okresie od listopada do kwietnia. Ceny orjentacyjne w Bukareszcie na szproty solone są:

w hurcie — lei 160—200 za skrzynkę 1,3—1,4 kg.
w detalu — lei 180—200 za skrzynkę 1,3—1,4 kg.

Rumuńska taryfa celna nie przewiduje specjalnego cła dla szprotów solonych. Szproty te clone są wg. art. 61 (Poissons non denommés, salels, ou en saumure) w wysokości lei 1200 za 100 kg.

Biuro Izby poda zainteresowanym adresy firm w Bukareszcie, Czerniowcach, Kiszyniowie i Galacu, trudniących się importem szprotów.

STOSUNKI HANDLOWE Z HISZPANJĄ.

Izba Przemysłowo-Handlowa zawiadamia, że dekretem z dnia 28. I. 1932 r. hiszpański Minister Skarbu upoważniony został do przeprowadzenia modyfikacji zasad funkcjonowania t. zw. „Centro Official de Contratacion de Moneda" (C. O. C. M.), instytucji rządowej, w której koncentrował się dotychczas handel dewizami.

Na zasadzie tego dekretu min. skarbu p. Carner decyzją z 20. I. rb. ogłoszoną w „Gaceta de Madrid" z 31. I. rb. dał C. O. C. M. prawo upoważnienia w pewnych warunkach banków tak hiszpańskich jak i zagranicznych, mających swą siedzibę w Hiszpanji, do kompensowania między sobą swych zakupów i sprzedaży walut zagranicznych.

Warunki te są następujące:

a) Bank musi przedstawić szczegółowe dane co do operacji kupna i sprzedaży walut w ostatnim kwartale 1931 r.
b) C. O. C. M. oznaczy maksymalną sumę peset, do której będą mogły dojść operacje przewyższające kompensatę i wymagające nabycia waluty zagranicznej.
c) C. O. C. M. załatwiać będzie prośby w porządku ich wpływania, przyczem banki upoważnione dokonywać będą mogły sprzedaży walut zagranicznych tylko celem zapłaty za towary importowane do Hiszpanji, co winno być przez importerów udowodnione przez przedłożenie odnośnego zaświadczenia „Registro de importacion" względnie w braku jego jego — upoważnienia specjalnego C. O. C. M.
d) Banki upoważnione przedstawiać będą codziennie do wiadomości C. O. C. M. wszystkie operacje walutą zagraniczną.
e) C. O. C. M. ustanawiać będzie codziennie kurs pesety oraz dopuszczalną granicę fluktuacji w stosunku do tego kursu urzędowego. Kurs ten stosować się będzie w ciągu następnych 24 godzin zarówno do dokonanych operacji walutowych jak i do kompensat między bankami.
f) Upoważnienie może być cofnięte za uprzedniem 24-ro godzinnem wypowiedzeniem. Również mogą być wymierzane bankom, nie stosującym się do tych przepisów, grzywny od 5 do 100 tysięcy peset.
g) operacje walutowe będą podlegały rewizjom ekspertów buchalteryjnych min. skarbu i przez desygnowanych dla tego funkcjonarjuszy Banco de Espana.

Wszystkie inne operacje walutowe dokonywane będą w dalszym ciągu przez C. O. C. M. na podstawie dotychczasowych przepisów (dekret z dnia 29. V. 1931 r.)

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również dokładny adres odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nieposiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza Okręgu Izby (Pomorze), udziela się informacji po nadesłaniu 1,— zł na koszta pocztowe.

125. W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni jest do przejrzenia spis importerów owoców, jagód i grzybów w okręgu przemysłowym reńsko-westfalskim.

126. W stosunkach handlowych z Argentyną poleca swoje usługi firma: E. Schneider, Internationaler Kreditschutz, Buenos Aires, Casilla de Correo 2399. Firma powyższa posiada referencje Izby Handlowej Polsko - Łacińsko - Amerykańskiej oraz Poselstwa Polskiego w Buenos Aires.

127. W stosunkach handlowych z Rumunją poleca swoje usługi Dr. Artur Smutny, Bucaresti, str. Oituz 4. (Covaci) etaj. II., trudniący się sprawami hadlowemi i posiadający specjalny dział prawno-rewindykacyjny. Wyżej wymieniony załatwia: interwencje celne, podatkowe i kolejowe, zastępowanie przy ugodach i upadłościach, postępowanie wekslowe, rewindykacje sądowe, egzekucyjne i inkasa. Biuro posiada korespondentów na prowincji w Rumunji. Firma posiada referencje Izby Handlowej Polsko-Rumuńskiej.

INFORMACJE

PROWADZENIE PRZEMYSŁU PRZEZ OSOBY I FIRMY ZAGRANICZNE.

Według § 2 rozporządzenia wykonawczego z dnia 7. 12. 1927 r. do prawa przemysłowego (Dz. U. R. P. Nr. 111, poz. 942) za cudzoziemca — w rozumieniu art. 4. wspomnianego prawa uważa się każdego, kto nie posiada obywatelstwa polskiego. Za cudzoziemców uważa się zatem także osoby bezpaństwowe (nie posiadające żadnego obywatelstwa) i t. zw. azylantów (osoby, przebywające na obszarze Rzeczypospolitej na t. zw. prawach azylu, są to przeważnie emigranci rosyjscy i ukraińscy, którzy ze względów politycznych zmuszeni byli opuścić granice Z. S. R. R.)

W myśl art. 4 prawa przemysłowego (rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7. 6. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 53, poz. 468) cudzoziemiec przy prowadzeniu przemysłu w Polsce korzysta z równych praw z obywatelami Państwa Polskiego, jeżeli w jego ojczystym kraju obywatele polscy pod względem prowadzenia przemysłu wzajemnie używają równych praw z obywatelami miejscowymi. Wyjątek stanowi przemysł okrężny, którego prowadzenie jest po myśli art. 51. ustęp ostatni prawa przemysłowego udostępniony **wyłącznie** obywatelom polskim.

Wspomniane prawo przemysłowe, jakoteż rozporządzenia wykonawcze i instrukcje do tego prawa, wyraźnie wyjaśniają, w jaki sposób winna być stwierdzona odnośna „wzajemność". Mianowicie prawo przemysłowe mówi w art. 4., że wzajemność winna być stwierdzona powołaniem się na umowę handlową między Polską a krajem ojczystym danego cudzoziemca.

Obywatel takiego państwa, z którem Polska nie zawarła umowy (traktatu, konwencji) handlowej, winien, zgodnie z § 2 rozporządzenia wykonawczego do prawa przemysłowego — starając się o dopuszczenia go do nabycia uprawnienia przemysłowego i prowadzenia przemysłu w Polsce — dołączyć z reguły **do swego podania (wzgl. zgłoszenia o rozpoczęciu prowadzenia przemysłu** — art. 7. prawa przemysłowego) pisemne, potwierdzenie przez właściwe polskie przedstawicielstwo za-

granicą, oświadczenie kompetentnych władz swego ojczystego kraju co do sposobu w jaki traktuje się w tym kraju obywateli polskich w zakresie nabywania uprawnień przemysłowych i prowadzenia przemysłu.

Jeżeli cudzoziemiec nie może udowodnić odnośnej „wzajemności" powołaniem się na umowę handlową między Polską a jego krajem ojczystym, to o dopuszczeniu go do nabycia uprawnienia przemysłowego i prowadzenia przemysłu decyduje w każdym wypadku Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami: Spraw Zagranicznych oraz Spraw Wewnętrznych. Takie dopuszczenie do nabycia uprawnienia przemysłowego i prowadzenia przemysłu jest w każdym razie potrzebne dla osób bezpańsTwowych, i t. zw. azylantów, gdyż osoby te w żaden sposób nie są w stanie udowodnić omawianej „wzajemności".

Przytoczone w poprzednich ustępach przepisy zupełnie wyraźnie i wyczerpująco wyjaśniają kwestję prowadzenia przemysłu przez zagraniczne **osoby fizyczne.** Jeżeli zaś chodzi o zagraniczne **osoby prawne** — z wyjątkiem spółek akcyjnych i komandytowo-akcyjnych, o których będzie mowa dalej, to — zgodnie z art. 5 ustęp 2 prawa przemysłowego — mogą one prowadzić przemysł przez ustanowionego w tym celu „zastępcę", posiadającego ustawowe warunki", a zatem — jeżeliby zastępcą miał być cudzoziemiec — to musiałby on na zasadach ogólnych albo wykazać t. zw. „wzajemność" albo też być dopuszczonym do prowadzenia przemysłu przez Ministra Przemysłu i Handlu (patrz wyjaśnienia co do osób fizycznych).

Skoro firma zamierza ustanowić więcej zastępców, w takim razie każdy z nich musi odpowiadać warunkom ustawowym.

Jeżeli chodzi o zagraniczne **spółki akcyjne i komandytowo-akcyjne,** to spółki takie, niezależnie od obowiązku zastosowania się do postanowień art. 5. ust. 2. prawa przemysłowego, muszą zgodnie z § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20. 12. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 919) — uzyskać zezwolenie na swoją działalność na obszarze Rzeczypospolitej od Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Za osoby prawne — poza spółkami akcyjnemi i komandytowo-akcyjnemi — uważa się również spółki i towarzystwa handlowe z ograniczoną lub nieograniczoną odpowiedzialnością. Do tych spółek i towarzystw odnoszą się w całej pełni przepisy art. 5 ustęp 2 prawa przemysłowego.

Poza powyższemi są jeszcze **spółki handlowe jawne.** Spółki takie mają na celu prowadzenie przedsiębiorstwa pod wspólną firmą i odpowiedzialność każdego ze wspólników wobec wierzycieli spółki nie jest ograniczona. Wspólnicy takiej jawnej spółki handlowej odpowiadają względem wierzycieli za zobowiązania spółki osobiście jako dłużnicy łącznie, a spółka taka w odniesieniu do uprawienia przemysłowego posiada charakter osoby fizycznej.

Wobec powyższego traktuje się jawne spółki handlowe tak samo jak osoby fizyczne. W związku z tem od zagranicznych (obywateli nie polskich) wspólników takiej spółki jawnej żąda się wykazania się t. zw. „wzajemnością" (art. 4. prawa przemysłowego) wzgl. — w razie niemożności uczynienia przez niego temu zadość — stosuje się do niego przepis o dopuszczeniu do uzyskania uprawnienia przemysłowego i prowadzenia przemysłu przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Powyższe ma zastosowanie nie tylko do tych jawnych spółek handlowych, których udziałowcami wzgl. wspólnikami są wyłącznie cudzoziemcy, lecz i do tych, w których niektórzy wspólnicy są obywatelami polskimi, a inni zagranicznymi, lub też gdy część udziałowców jest obywatelami polskimi, część posiada obywatelstwo obce, lecz można się wykazać t. zw. „wzajemnością", a reszta posiada obywatelstwo obce lub żadnego i odnośną wzajemnością wykazać się nie może.

NOWA USTAWA O KOSZTACH SĄDOWYCH.

W dniu 31 marca br. została ogłoszona w Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252 ustawa o kosztach sądowych w sprawach cywilno-prawnych, przez co uchylono dotychczasową ustawę jeszcze z czasów niemieckich. Zasadą jest, że wpłacanie kosztów sądowych odbywa się z góry i bez uiszczenia ich Sąd żadnych czynności nie przedsięweźmie. Koszta sądowe zato zostały bardzo obniżone.

Ustawa rozróżnia następujące opłaty:

1. wpis stosunkowy, 2. opłatę od podań i załączników, 3. opłatę kancelaryjną i 4. koszta postępowania.

Wpis stosunkowy wynosi 3% dochodzonej pretensji, każdy zaś załącznik do skargi z wyjątkiem odpisu skargi podlega opłacie 50 gr w postępowaniu przed Sądami Grodzkiemi a 3 zł w postępowaniu przed Sądami Okręgowemi. Tej samej opłacie podlega każde inne pismo do Sądu.

Opłaty kancelaryjne wynoszą 10% wpisu stosunkowego najmniej w Sądach Grodzkich 1 zł, a w Sądach Okręgowych 3 zł, wreszcie każde doręczenie wynosi 80 groszy.

Najniższe opłaty dla Sądów Grodzkich wynoszą 2 zł., a dla Sądów Okręgowych 10 zł.

Wniosek o wydanie nakazu zapłaty podlega opłacie tylko $^1/_5$ wpisu stosunkowego, dalszą $^1/_5$ wpłaca się przy wniosku o wydanie nakazu wykonawczego przy dopłacie 50 gr za klauzulę wykonawczą.

Przy nakazie zapłaty zatem na 1000 zł wyniosą opłaty (bez opozycji ze strony dłużnika): 1. za wniosek o wydanie nakazu 6 zł, 2. za wniosek o wydanie nakazu wykonawczego 6 zł, 3. za wydanie klauzuli wykonawczej 0,50 zł, za 3 doręczenia 2,40 zł. Jeżeli jednak dłużnik od nakazu zapłaty wniesie sprzeciw, wówczas wierzyciel musi dopłacić resztę brakującą do wpisu stosunkowego opłat kancelaryjnych i dalszych doręczeń, bez czego nie zostanie wyznaczona rozprawa.

Opłaty wnosi się osobno przy wniosku o wydanie nakazu zapłaty osobno zaś przy wniosku o nakaz wykonawczy przyczem zawsze trzeba pamiętać, ile Sąd ma uskutecznić doręczeń, gdyż opłatę trzeba uskutecznić przed doręczeniem.

Tej samej opłacie wpisu stosunkowego i kancelaryjnej w wysokości $^1/_5$ części podlega wniosek o zajęcie i przekazanie wierzytelności, jak również o odebranie przysięgi wyjawienia od dłużnika, przyczem trzeba również opłacić doręczenia.

Opłaty sądowe w połowie zwróci Sąd, jeżeli zapadł wyrok z uznania lub strony zawarły ugodę w I. instancji.

Opłaty sądowe można wnieść w gotówce w kasie sądowej, przekazać przez P. K. O., lub uiścić znaczkami sądowemi, które nabywa się w kasie Sądu. Opłaty ponad 100 zł mają być uiszczone w gotówce. Nieopłacenie kosztów sądowych przy piśmie powoduje odrzucenie pisma, o ile wnoszący w ciągu 7 dni od daty doręczenia mu wezwania o uzupełnienie braku, nie uiści przypadającej opłaty (wzgl. przekazuje przez P. K. O.) lub nie uzupełni do należytej wysokości.

Ustawa powyższa weszła w życie z dniem 1 kwietnia br. (G.W.G.)

NORMALNA TARYFA POCZTOWA OD 15. B. M.

Ostatnia taryfa pocztowa wprowadziła na czas od 15 października 1931 do 14 kwietnia 1932 dopłaty do listów, kartek pocztowych, druków prywatnych i urzędowych, paczek oraz listów poleconych.

Z dniem 15 kwietnia 1932 r. ustał więc obowiązek dopłat, a przywróconą została automatycznie normalna taryfa pocztowa.

Dla orjentacji podajemy stawki taryfy od powyższego terminu: Listy prywatne do 20 g miejscowe 15 groszy, zamiejsc. 30 groszy, nad 20—250 g miejsc. 30 groszy, zamiejscowe 60 groszy, nad 250—500 g miejsc. 40 groszy, zamiejscowe 80 groszy. Kartki pocztowe pojedyńcze miejscowe 10 groszy, zamiejsc. 20 groszy, z opłaconą odpowiedzią miejsc. 20 gr., zamiejscowe 40 groszy. Druki prywatne do 25 g — 5 groszy, ponad 25—50 g 10 groszy,

ponad 50—100 g 15 groszy, ponad 100 do 250 g 25 groszy, ponad 250—500 g 50 groszy, ponad 500—1000 g 60 groszy. Opłata przy listach poleconych 60 groszy.

NOWE POŁĄCZENIA TELEFONICZNE Z ZAGRANICĄ.

W związku z ukończeniem budowy kabla dalekosiężnego Warszawa—Cieszyn zostały uruchomione następujące przewody telefoniczno-międzynarodowe: Bielsko—Morawska Ostrawa 1, Bielsko—Morawska Ostrawa 2, Bielsko—Wiedeń 1, Cieszyn—Morawska Ostrawa 1, Łódź—Wiedeń 1, Warszawa—Genewa 1, Warszawa—Praga 1, Warszawa—Wiedeń 1, Warszawa—Wiedeń 2, Warszawa—Zurych 1. Nowoutworzone ułatwienia komunikacyjne z zagranicą, o ile będą należycie wykorzystane, powinny przyczynić się do dalszego rozwoju i zacieśnienia stosunków handlowych Polski z zagranicą.

SPRAWY PODATKOWE

WYKUP ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

Na skutek inicjatywy Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 13. IV. 32 r. No. D. V. 6473/4/32 — upoważniło wszystkie Izby Skarbowe do zaniechania wdrożenia, ewentualnie do umorzenia postępowania karnego z art. 98 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — przeciwko tym płatnikom, którzy nabyli świadectwa przemysłowe na rok 1932 nie w terminie określonym w art. 30 ustawy, lecz z opóźnieniem do dnia 15 stycznia 1932 r. włącznie.

Powyższa ulga może być stosowana jedynie w wypadkach stwierdzenia przez urzędy skarbowe, iż zwłoka w wykupieniu świadectwa przemysłowego nastąpiła nie ze złej woli płatnika, lecz ze względu na niepomyślny stan materjalny przedsiębiorstwa.

ULGI W SPŁACIE ZALEGŁOŚCI PODATKOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę sferom kupieckim i przemysłowym swego okręgu, iż na skutek wysuniętych przez samorząd gospodarczy postulatów, ogłoszono ustawę o ulgach w spłacie zaległości podatkowych.

W związku z tem Ministerstwo Skarbu wydało okólnik, określający rodzaje i wysokość ulg oraz warunki, pod jakiemi mogą być one uzyskane. Ulgi te dotyczą narazie podatku przemysłowego (obrotowego) i są bardzo poważne, gdyż przewidują bonifikaty w granicach do 50% oraz zniesienie względnie zniżenie kar za zwłokę, odsetek za odroczenie i kosztów egzekucyjnych. Są to więc udogodnienia, idące bardzo daleko i dające z jednej strony płatnikom możność uregulowania na dogodnych warunkach swoich zobowiązań wobec Skarbu Państwa, z drugiej strony zapewniające Skarbowi napływ kwot niezbędnych do utrzymania równowagi budżetowej, w obecnym ciężkim okresie, kiedy zaległości podatkowe sięgają wysokiej cyfry około półtora miljarda złotych.

Izba nie wątpi, że szeroki ogół płatników skorzysta z ulg, przewidzianych w okólniku Ministerstwa Skarbu i we własnym dobrze zrozumiałym interesie ureguluje swoje zaległości podatkowe, zwłaszcza, że wedle posiadanych przez Izbę wiadomości, żadne dalsze ulgi nie będą udzielane i po upływie czasokresu, przewidzianego okólnikiem, władze skarbowe przystąpią do bezwzględnego ściągania zaległości podatkowych, narówni z należnościami bieżącemi.

Treść omawianego okólnika podaną została w „Biuletynie Informacyjnym" Izby, nr. 9, z dnia 21 kwietnia 1932 r.

USTAWODAWSTWO GOSPODARCZE

KRONIKA USTAW.

Ustawa z dnia 18 marca 1932 r. karno-skarbowa (Dz. U. R. P. 1932. Nr. 34, poz. 355).

Ustawa z dnia 7 marca 1932 r. o rybołówstwie (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 35, poz. 357).

KRONIKA ROZPORZĄDZEŃ.

Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 6 kwietnia 1932 r. w sprawie regulowania obrotu węgla. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 29, poz. 294).

Rozporządzenie Min. Skarbu w porozumieniu z Min. Spraw Wewnętrznych z dnia 4 marca 1932 r. o ochronie wybrzeża morskiego przez organa Straży Granicznej. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 29, poz. 287).

Rozporządzenie Min. Skarbu z dnia 15 marca 1932 r. wydane w porozumieniu z Min. Spraw Wewnętrznych o ulgach w spłacie zaległości podatkowych rolników. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 31, poz. 319).

Rozporządzenie Min. Pracy i Opieki Społecznej w porozumieniu z Min. Przemysłu i Handlu z dnia 3 marca 1932 r. w sprawie czasu pracy osób, zatrudnionych w przemyśle przewozowym. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 31, poz. 322).

Rozporządzenie Min. Poczt i Telegrafów z dnia 30 marca 1932 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy telegraficznej. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 31, poz. 322).

Rozporządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 6 kwietnia 1932 r o przyznaniu XI Międzynarodowym Targom w Poznaniu ulg w sprawie ochrony wynalazków, wzorów i znaków towarowych. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 31, poz. 323).

Rozporządzenie Min. Skarbu z dnia 8 kwietnia 1932 r. o ustaleniu taryfy na wyroby tytoniowe. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 33, poz. 351).

Rozporządzenie Min. Poczt i Telegrafów z dnia 14 kwietnia 1932 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy telefonicznej. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 33, poz. 353).

Rozporządzenie Min. Skarbu z dnia 9 kwietnia 1932 r. o ulgach w spłacie zaległości w państwowym podatku przemysłowym. (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 34, poz. 356).

ENCYKLOPEDJA HANDLOWO-MORSKA

Jednostki miar i wag z podziałem złożonym — Skróty handlowe Terminy handlowo-morskie — Kalkulacje — Informacje etc.

1. *Wagi angielskie (Avoirdupois Weight)*
   1 ton = 20 hundredweights (cwts) = 2240 lbs = 1016 kg
   1 hundredweight (cwt) = 4 quarters (qr.) = 112 lbs = 50,80 kg
   1 cental = 100 lbs = 45,359 kg
   1 quarter (qr.) = 28 lbs = 12,70 kg
   1 stone = 14 lbs = 6,35 kg
   1 poud (lb) = 16 ounces (oz.) = 453,39 grm.
   1 ounce (oz.) = 16 drams = 28,349 grm.
2. *Angielskie wagi węglowe (Coal Weight)*
   1 shiploat = 20 keels = 420 tons = 430,804 tonn
   1 barge or keel = 21 tons 4 cwts = 215,40 tonn
   1 room = 7 tons = 7,112 tonn
   1 chaldron = 36 bushels
   1 ton = 20 cwt (10 sacks) = 1016 kg
   1 sack = 224 lbs = 101,600 kg
   1 cwt = 112 lbs = 50,80 kg
   1 bushel = 80 lbs
   1 half cwt. = 56 lbs = 25,400 kg
   1 quarter = 28 lbs = 12,70 kg
   1 stone = 14 lbs = 6,00 kg.
3. *Wagi amerykańskie.*
   1 ton (short ton) = 20 cwts. = 2000 lbs = 907 kg
   1 cwt = 100 lbs = 45,35 kg.
4. *Angielskie miary pojemności (Measures of Capacity)*
   1 quarter = 2 coombs = 2,9078 hect.
   1 coomb = 4 bushels = 1,4539 hect.
   1 bushel = 4 peks = 36,3476 litr.
   1 peck = 2 gallons = 9,0869 litr.
   1 gallon = 4 quarts = 4,5435 litr.
   1 quart = 2 pints = 1,1359 litr.
   1 pint = 4 gils = 0,5679 litr.
   1 gill = 0,1419 litr.

TARGI I WYSTAWY

REGULAMIN TARGOWY XI TARGÓW POZNAŃSKICH.

1. Targi trwają od 1 do 8 maja 1932 r. włącznie. Tereny i budynki dostępne są dla wystawców od godziny 8 do 19-tej, a dla zwiedzających od godz. 9 do 18-tej.
2. Stróżowanie terenów i budynków po godzinach targowych obejmuje M. U. T. P. bez żadnej odpowiedzialności za wszelkie szkody, poniesione na osobach lub rzeczach.

3. Stróżowanie stoiska po godzinach targowych może odbywać się tylko za specjalnem zezwoleniem M. U. T. P.
4. Towary wolno zwozić na stoisko 6 dni przed otwarciem Targów.
5. Wolno wystawiać tylko towary zgłoszone.
6. Eksponaty muszą pozostać widoczne w godzinach, w których Targi są otwarte dla gości, a wystawca zobowiązany jest uwidocznić godziny przyjęć interesentów.
7. Na stoisku musi być wolna przestrzeń dla załatwienia interesentów.
8. Okien zasłaniać nie wolno.
9. Reklamować się wolno tylko na przydzielonem stoisku tak, by reklama nie zasłaniała stoisk wzgl. reklam innych firm. Wszelkiego rodzaju materjały reklamowe rozdawać wolno tylko w obrębie własnego stoiska.
10. Reklama poza stoiskiem dozwolona jest tylko za osobną pisemną umową i opłatą.
11. Wszelkiego rodzaju reklamę, niezgodną z intencjami Targów, należy na wezwanie M. U. T. P. natychmiast usunąć.
12. Używanie ognia i światła odkrytego dozwolonem jest tylko za specjalnem pisemnem zezwoleniem M. U. T. P.
13. Zanieczyszczanie budynków targowych (dymem, smarami, farbami itd.) jest wzbronione.
14. O czystość stoiska winien dbać wystawca. Czyszczenie budynków obejmuje M. U. T. P.
15. Opakowanie wszelkiego rodzaju musi być usunięte z terenu targowego do godz. 16-tej w przeddzień otwarcia Targów.
16. Urządzenie i dekorowanie stoiska wykonuje wystawca na koszt własny.
17. Fotografowanie na Targach dozwolone jest za poprzedniem pisemnem zezwoleniem M. U. T. P., przyczem wystawca zobowiązany jest dostarczyć M. U. T. P. trzy nienaklejone odbitki z każdej fotografji.

GIEŁDY

NOTOWANIA ZBOŻOWE W TORUNIU.

Notowania kupców zbożowych w Toruniu z dnia 28 kwietnia 1932 r. Ceny rozumieją się za 100 kg franco stacja załadowania na Pomorzu, za otręby franco stacja odbiorcza.

pszenica dworska 128 ft	26,50—27,50
pszenica targowa 126 ft	26,00—27,00
żyto	26,50—27,00
jęczmień dworski	23,75—24,75
jęczmień targowy	22,50—23,00
owies zbiorowy	20,50—21,00
owies dominjalny, biały	23,00—24,00
mąka pszenna	41,50—43,50
mąka żytnia	40,00—41,00
otręby pszenne	16.50—17,50
otręby żytnie	16,75—17,75
groch Wiktorja	24.00—28,00

groch Folgera	28,00—34,00
groch polny	23,00—26,00
peluszka	25,00—26,00
wyka	23,00—24,00
seradela	28,00—30,00

Ogólne usposobienie spokojne.

Notowania nasion firmy B. Hozakowski w Toruniu z dnia 25 kwietnia 1932 r.

Płacono w dniach ostatnich za 100 kg. franco stacja załadowania: za koniczynę czerwoną 180—260, za koniczynę białą 300—475, za koniczynę szwedzką 170—190, za koniczynę żółtą 180—190, za koniczynę żółtą w łuskach 90—100, za inkarnatkę 70—80, za przelot 240—280, za rajgras krajowy 50—60, tymotkę 24,26, za seradelę 30—32, za wykę latową 20—23, za wiczkę zimową 35—45, za peluszkę 22—24, za groch Wiktorja 25—27, za groch polny 24—27, za groch zielony 29—34, za bobik 24—26, za gorczycę 30—32, za rzepak 32—34, za rzepik latowy 35—38, za łubin niebieski 12—14, za łubin żółty 16—18, zą siemię lniane 35—40, za konopie 50—60, za mak niebieski 90—120, za mak biały 70—80, za tatarkę konsumcyjną 20—22, za proso konsumcyjne 20—23.

FIRMY BUDOWLANE W GDYNI